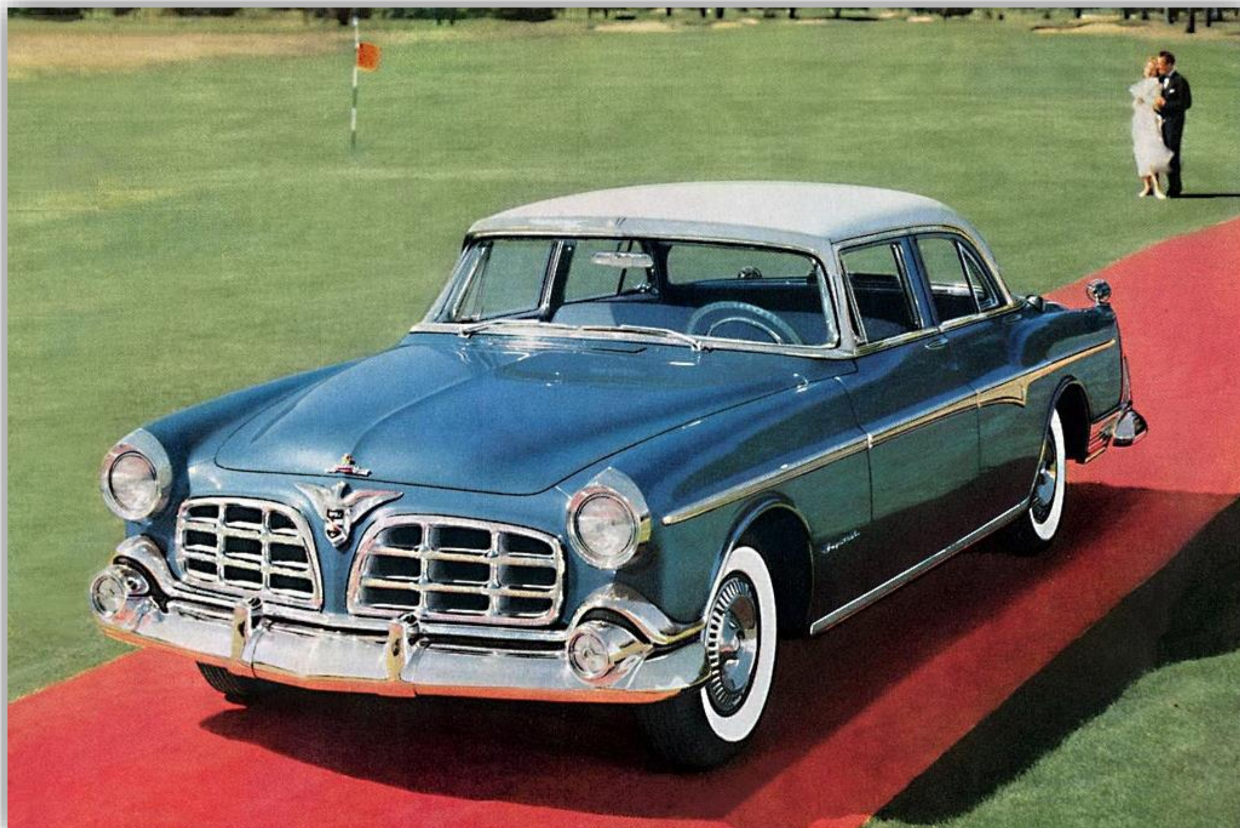


Imperial 1955

MOTORNYTT	**måndag 11 november**
Föregående	**fredag 8 november**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Så fungerar vätgasbilen

Mario Salutskij

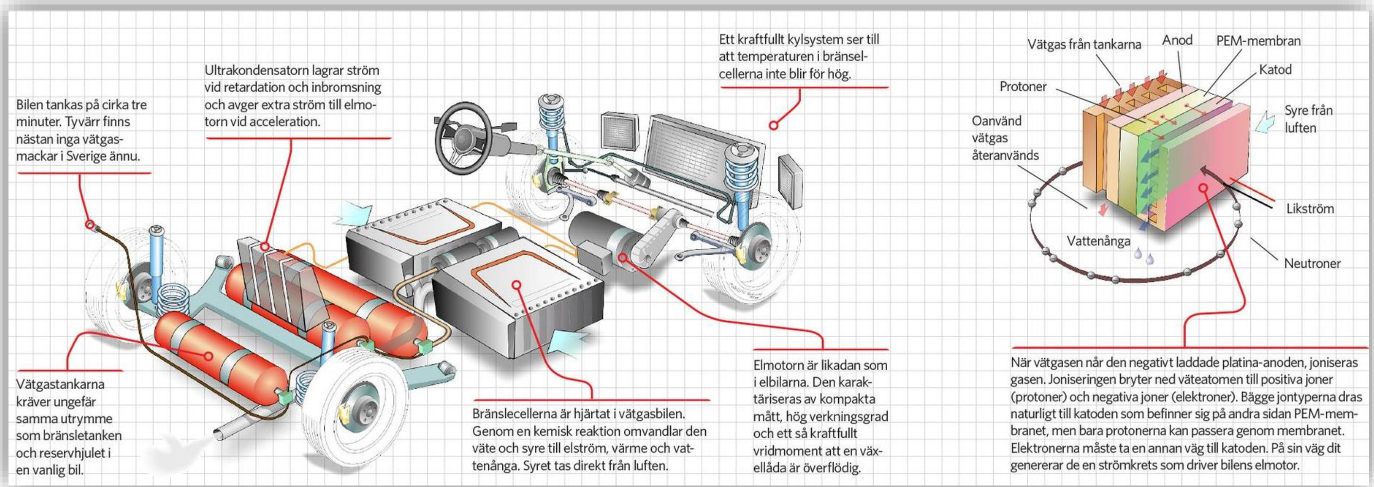
10 januari 2016

Vattenånga i stället för avgaser. Laddningstiden omvandlad till gastankning som tar tre minuter. Det låter nästan för bra för att vara sant, men så här funkar det.



Elmotorn är en kompakt och lättplacerad pjäs med ett hisnande vridmoment från start. Ingen växellåda behövs. Inga vibrationer, inget buller och framför allt inga giftiga avgaser. Ja, elbilen har allt man kan önska sig om det inte vore för batterierna. Dessa är tunga och dyra klumpar som dessutom tar en evighet att ladda. Ändå blir räckvidden rätt ynklig. Men tänk om bilen själv kunde tillverka den elström som behövs? En sådan bil finns, men då talar vi om vätgasbilen eller bränslecellsbilen.

Vätgasbilen är en elbil där batterierna är utbytta mot en vätgastank och en bränslecell. I bränslecellen omvandlas vätgasen till elström, värme och vattenånga. Elströmmen går till driften av elmotorn, värmen ventileras bort och vattenånga blir till harmlösa avgaser.



Bränslecellen är som ett stort bilbatteri som fungerar enbart när bränsle (vätgas) tillförs. Då sker en kemisk reaktion mellan vätgasen (H2) och syret (O2) som konverterar kemisk energi till elenergi. Ut kommer el och vatten (H2O). Olika typer av bränsleceller förekommer, men bilindustrin fokuserar mest på de som arbetar med ett PEM membram (proton-exchange membrane). En ensam bränslecell producerar lite el, så man måste stapla ihop flera celler i stackar för att uppnå den spänning (Volt) som en elmotor för framdrivning av bilen kräver. För att få upp strömstyrkan (Ampere) måste katodens och anodens ytor vara så stora som möjligt. Bränsleceller är fortfarande dyra och det finns också frågetecken kring deras livslängd. Det krävs en avancerad styrning av temperaturen och flödet av bränsle, luft och vatten för att bränslecellen inte ska försämras med tiden.

Sedan har vi själva bränslet, vätgasen. Väte (H2) är både det vanligaste och det lättaste grundämnet. Inom industrin har vätgas använts i över hundra år, vilket gör att det finns mycket erfarenhet och kunskap om hur gasen hanteras på ett säkert sätt. Man lagrar vätgas antingen i komprimerad form vid 200–700 bar eller i flytande form, vilket den blir vid -253 grader Celsius. När vätgas ska användas som fordonsbränsle komprimeras den till 350 eller 700 bar.

Vätgas är även en energibärare precis som elektricitet. Vätgas är inte någon primär energikälla, men kan användas för att lagra, transportera och tillhandahålla energi. Flexibiliteten är stor eftersom vätgas kan produceras ur många typer av energikällor. Det finns även vätgasdrivna fordon som har förbränningsmotor i stället för bränsleceller, men då kommer man inte åt koldioxidutsläppen. En bränslecell är ungefär dubbelt så energieffektiv som en förbränningsmotor om den används i en vanlig bil. Flera biltillverkare har börjat släppa ut mindre serier av bränslecellsbilar, men än så länge ligger priset på dem en bra bit över vad gemene man kan tänkas betala.

Vätgasen måste också produceras från förnybar energi för att man ska uppnå miljövinsterna med bränslecellsbilarna. Man har nyligen lyckats tillverka vätgas ur solenergi med en ny katalysator som spjälkar vatten till syre och vätgas på ett effektivt och miljövänligt sätt.

Vidare så måste infrastrukturen för vätgas förbättras om drivmedlet ska slå igenom. I Kalifornien har man kommit längst och i Europa har Tyskland tagit täten. Vätgas är skrymmande och därför otympligt att transportera. Man kan dock tänka sig att transportera energin med en annan energibärare som till exempel metanol, etanol, el, natur- eller biogas och omvandla den lokalt till vätgas.

NyTeknik

2. Koenigseggs rekryterar hundratals personer – tar nytt grepp

2019-11-06 10:40

Anna Orring

Vad gör en svensk sportbilstillverkare på en av världens största tech-mässor? ”Det är utmanande att växa så fort.”



Halldora von Koenigsegg, operativ chef, på Web Summit i Lissabon.

(Artikeln är uppdaterad)

Koenigsegg behöver anställa flera hundra personer när produktionen skalas upp i Ängelholm. Företaget har därför för första gången åkt till Web Summit i Lissabon, som pågår denna vecka, för att leta efter talanger. Eventet är en av de största tech-konferenserna i världen, med i år över 70 000 besökare från drygt 160 länder.

Under tisdagen höll operativa chefen Halldora von Koenigsegg två presentationer på olika scener på konferensen. ”Är du intresserad av att flytta till Sverige – hör av dig” uppmanade hon.

– Vi är inte här för att sälja bilar – vår produktion är helt utsåld, säger hon till Ny Teknik efteråt.

Koenigsegg har cirka 300 anställda i dag, och ska framöver rekrytera ”några hundra personer” till verksamheten i Ängelholm.

Vad letar ni efter för kompetenser?

– Vi behöver många mjukvaruutvecklare och ingenjörer. Men också bilbyggare, mekaniker, ja till hela produktionen, säger Halldora von Koenigsegg.

Koenigsegg tillverkar exklusiva sportbilar i prisklasserna 20-30 miljoner kronor. Köparna finns runt om i världen, men all tillverkning och teknikutveckling sker i Ängelholm i Skåne.



Halldora von Koenigsegg, operativ chef, på Web Summit i Lissabon

Dubblar produktionen

Företaget har stort fokus på att bilarna är snabba, och rekord är viktiga. Nyligen, i september, gjorde hybriden Regera 0-400 kilometer i timmen på rekordtiden 31,49 sekunder. I september körde huvudrivalen Bugatti 490,5 kilometer i timmen, vilket är snabbare än Koenigseggs rekord från 2017, då Agera RS kördes i 457,49 kilometer i timmen. Men Bugattis hastighet nåddes med en modifierad produktionsbil, och det är inget giltigt rekord.

I januari 2019 kom nyheten att biltillverkaren Nevs köper in sig i Koenigsegg. Nevs köpte 20 procent av Koenigsegg för 150 miljoner euro. Företagen bildar också ett gemensamt bolag för att utveckla nya el- och hybridbilar. I det bolaget blir Nevs huvudägare med 65 procent och en investering på 150 miljoner dollar.

Affären innebär att produktionen ska öka i Ängelholm.

– Nu ska vi gå från en låg produktion på 20 bilar per år till en lite högre, med 40 bilar per år.

Nya modeller som tas fram i samarbetet med Nevs ska tillverkas i Trollhättan. ”2020 ska vi ha produktion i både Ängelholm och Trollhättan. Vi ska tillverka tusentals Koenigsegg-bilar. De ska behålla Koenigseggs kvalitet, men kommer att vara billigare än i dag” sa Nevs grundare Kai Johan Jiang i Ny Teknik i januari.

Med billigare menas i de här sammanhangen ett pris på 6-7 miljoner kronor.

Samtidigt tillverkar Koenigsegg nu nya bilen Jesko som visades upp på bilmässan i Genève tidigare i år.

För något år sedan hade Koeniggsegg 200 anställda, nu har företaget vuxit till 300 och fortsätter alltså att anställa i hög takt.

– Det är utmanande att växa så fort. Vi vill att det ska bli rätt, och att folk ska bo lokalt och leva där långsiktigt, säger Halldora von Koenigsegg.

RELATERADE ARTIKLAR

Film: Så här fungerar Protean Electrics hjulmotor

Koenigsegg: Bugattis nya rekord blir kortlivat

Här testas Koenigseggs nya modell skoningslöst

Koenigsegg: ”En förbränningsmotor kan vara helt koldioxidneutral”



3. Beskedet från Volvo: Nu kan du privatleasa begagnat

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-11-04, 10:27, uppdaterad 2019-11-04, 13:39

Nu finns möjligheten att privatleasa en begagnad Volvo. Detta gäller på modeller som är upp till fem år gamla och som gått som längst 10.000 mil. Ingen kontantinsats behövs och nybilsgaranti ingår.



"Volvo Selekt privatleasing är tryggt och bekymmersfritt. Vi set och tar hänsyn till att alla kunder ät unika, och därför är vi glada över att kunna bryta ny mark med ett erbjudande som är flexibelt och utformat efter en efterfrågan som finns", säger Johan Carlsson, ansvarig för försäljning av begagnade bilar på Volvo Cars Sverige.

Volvo har haft privatleasing på programmet länge, men endast till nya bilar.

Att privatleasa begagnat blir allt vanligare. Flera återförsäljare erbjuder den tjänsten, likaså bilauktionssajten kvd.

Privatleasing generellt har blivit oerhört populärt de senaste åren och allt fler väljer det istället för att ta ett billån. Vi har tagit fram ett smidigt sätt att se hur bra ett leasingerbjudande egentligen är. Det finns också många fallgropar med privatleasing som vi har skrivit mycket om och hur du unviker dessa. Exempelvis omfattasinte privatleasingsavtal av konsumentköpslagen, något som kan vara bra att veta.

Volvo Selekt privatleasing:

- Gäller bilar som är max 5 år gamla och har gått som längst 10.000 mil.
- Kräver ingen kontantinsats.
- Fast månadskostnad.
- Garanterat restvärde.
- Kan kombineras med försäkring och serviceavtal.
- Nybilsgaranti från och med leasingperiodens början.

Fällan med privatleasing – som många inte vet om

Nu kan du privatleasa en begagnad bil

RECHARGE

4. "Dunk!" Vinterknepet alla Tesla Model 3-ägare borde känna till

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-11-06, 06:20

Ägarnas tre tips som gör Model 3 till en bättre vinterbil.



Vintern står för dörren och temperaturen kryper sakta nedåt. De senaste veckorna har många svenska bilister börjat dagen med att skrapa rutorna.

Men vissa modeller kan ibland kräva lite mer omsorg för att komma igång i kylan än andra, och då handlar det framför allt om modeller med karmlösa dörrar, infällbara backspeglar eller infällda dörrhandtag.

Karmlösa dörrar är en läcker designdetalj som bland annat finns på Volkswagen CC, BMW 3-serie GT, Mercedes CLS och Tesla Model 3. Men på vintern är de inte alltid någon fördel. Dörren kan frysa fast och bli svår att öppna om ägaren inte smörjt gummilisten.

Infällbara backspeglar kan vara smidigt, men många ägare väljer att stänga av finessen på vintern eftersom backspeglarna annars kan fastna.

Dörrhandtagen kan fastna

Tesla Model 3 har även infällda dörrhandtag som vinklas ut manuellt, inte automatiskt som i Model S och Model X. Och det har gjort att en del ägare har svårt att öppna dörrarna nu när temperaturen sjunker. Problemet lär vara värst när temperaturen ligger omkring nollan.

Model 3-ägarna i olika Facebookgrupper har tipsat varandra om olika knep som kan vara bra att använda i höstkylan.

För det första finns en särskild spray kallad "DeIcer" eller "Ice Remover" som kostar 30–50 kronor per flaska. Om den sprayas på dörrhandtagen (och även backspeglarna om de fällts in och inte kan fällas ut) brukar dörrhandtagen kunna fällas ut inom några sekunder. Men det är dock inte alla som vill spraya den typen av vätska på lacken, och det gäller att komma ihåg att inte lägga flaskan inne i bilen utan hellre i bagageutrymmet eller frunken (det främre bagageutrymmet).



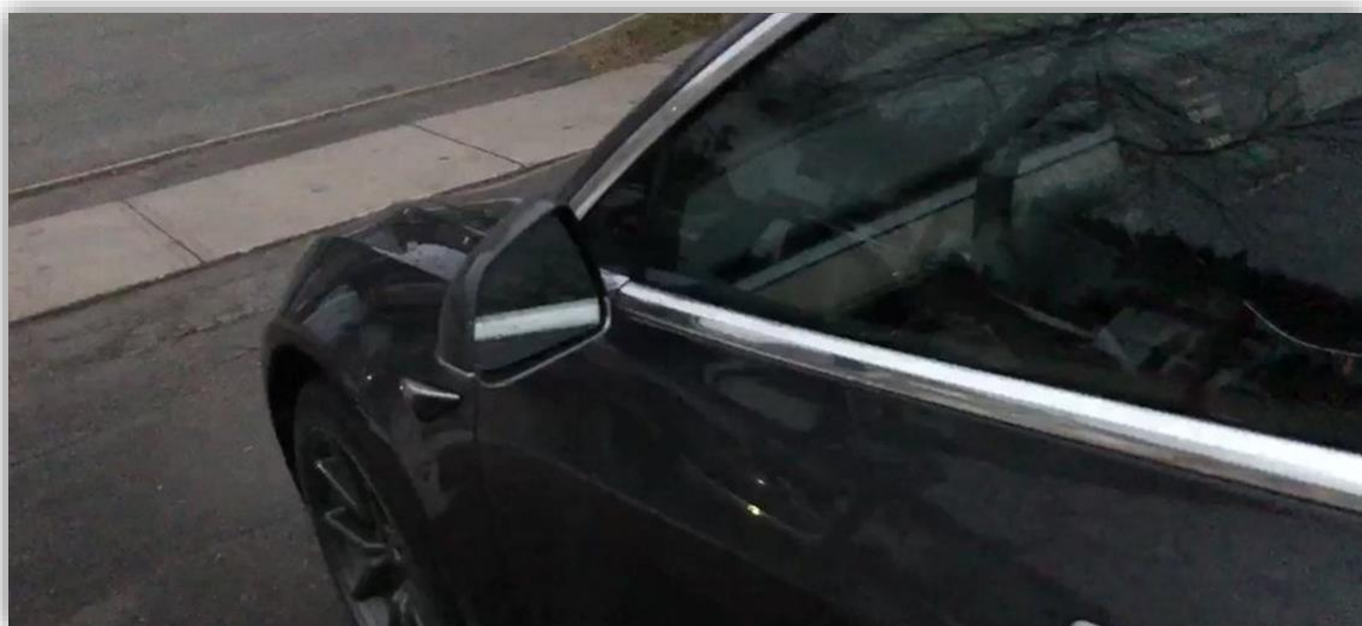
Kupén kan värmas upp i förväg

För det andra finns möjlighet att värma upp kupén i bilen i förväg med hjälp av Teslas app. Vissa ägare rapporterar att de värmer upp bilen i omkring en halvtimme och även sätter på stolsvärmen – då tinar bilen upp och dörrhandtagen kan öppnas. Men det är inte alla som har den typen av framförhållning och förvärmningen förkortar även räckvidden en aning.

Det tredje tipset som dyker upp i kommentarsfälten är kanske det minst högteknologiska av alla tips. Det går nämligen ut på att helt enkelt banka med handen på dörrhandtaget – att ge det en rejäl dunk. Då går det oftast att öppna. Tipset kommer från en kanadensisk Model 3-ägare som haft problem med dörrhandtagen på vintern och som tipsat om "bankknepet" på Twitter.

Model 3-ägarna är också snabba med att påpeka att även andra märken kan ha vinterproblem.

"Jag har ägt BMW, Volkswagen, Land Rover, Honda, Buick, Ford, Audi och nu Tesla. Ingen av dem har haft dörrar som funkat felfritt på vintern", hävdar en Teslaägare.



FILM: ***https://twitter.com/i/status/1072109543059021825***



[Ägarna avslöjar: Så är livet med Tesla Model 3]



Test: Så klarar Tesla Model 3 Performance vintern
ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT



Tesla Model 3-ägare klagar på lackproblem och rost



Tio skäl till att Tesla Model 3 är bättre än Model S

ALLT OM BILAR

5. ”Begagnade bilar kan bli dyrare – redan efter nyår”

Presenteras av Kvdbil

Publicerad 4 nov 2019 16:22, Presenteras av **Kvdbil**

Snart höjs skatten för många nya bilar. Det innebär att priserna på begagnade fordon kommer att stiga och det kan handla om stora pengar. – Köp innan årsskiftet. Marknaden är redan stekhet och vi ser att efterfrågan kommer öka ännu mer efter årsskiftet, vilket troligtvis leder till en högre prisbild, säger Madeleine Fritz, försäljningschef på Kvdbil.



Tuffare utsläppskrav för nya bilar kommer att börja gälla efter nyår. För många innebär det rejäla skatteökningar, för vissa vanliga modeller handlar det om en fördubbling. För lätta lastbilar, till exempel pickuper och skåpbilar, kan det röra sig om höjningar på över 10 000 kronor per år.

– Skattehöjningen påverkar ungefär nio av tio nya bilar. Det blir ett hårt slag för köpare, många kommer istället att vilja satsa på begagnade bilar som är registrerade innan årsskiftet. Det leder till att priserna stiger, säger Madeleine Fritz.

Tuffare system

1 juli 2018 infördes det så kallade bonus-malus-systemet i Sverige, ett skattesystem som ska belöna bilar med låga CO2-utsläpp och straffa modeller som släpper ut mer.

De nya reglerna innebar en svängning på nybilsmarknaden och påverkade samtidigt kraftig begagnatmarknaden med ökad efterfrågan och stigande priser. Madeleine Fritz är övertygad om att scenariot kommer att upprepas när nu reglerna skärps ytterligare från årsskiftet.

– Begagnatmarknaden är redan i dag glödhet. Bara under det senaste året har priserna på begagnade bilar ökat med 13 procent. Det beror delvis på den stora osäkerhet som införandet av WLTP innebär för många företag men också att det blivit högre efterfrågan på begagnat, säger hon.

Tipset: Vänta inte med att köpa bil

Madeleine Fritz tips till de som tänkt köpa en begagnad bil är enkelt: Vänta inte för länge.
– Köp innan årsskiftet. Därefter kan man förvänta sig en ökad efterfrågan på begagnade och skattemässigt mer fördelaktiga fordon, vilket kommer driva upp priserna.

Så mycket ökar skatten på tio vanliga bilmodeller

FAKTA: Så mycket höjs skatten på lätta lastbilar

Exempel 1: Pickup med dieselmotor:
Nuvarande fordonsskatt/år: 10 893 kr
Fordonsskatt/år för ny bil efter årsskiftet: 19 088 kr

Exempel 2: Skåpbil med dieselmotor:
Nuvarande fordonsskatt/år: 13 062 kr
Fordonsskatt/år för ny bil efter 1 januari 2020: 24 271 kr

FAKTA: Så höjs skatten på vanliga personbilar

Exempel 1: Mindre bil, bensindriven:
Nuvarande fordonsskatt/år: 1 836 kr
Fordonsskatt/år för ny bil efter 1 januari 2020: 3 640 kr

Exempel 2: Mellanklasskombi, bensindriven:
Nuvarande fordonsskatt/år: 5 548 kr
Fordonsskatt/år för ny bil efter 1 januari 2020: 7 260 kr

Exempel 3: SUV i mellanklassen, dieseldriven:
Nuvarande fordonsskatt/år: 7 036 kr
Fordonsskatt/år för ny bil efter 1 januari 2020: 11 616 kr

Exempel 4: Större kombi, dieseldriven:
Nuvarande fordonsskatt/år: 4 855 kr
Fordonsskatt/år för ny bil efter 1 januari 2020: 6 915kr

Exempel 5: Större kombi, bensindriven:
Nuvarande fordonsskatt/år: 3 640 kr
Fordonsskatt/år för ny bil efter 1 januari 2020: 8 116 kr

Gör en tryggare och smartare bilaffär – läs mer här

RECHARGE

6. Prisras för elbilen, blir 100 000 billigare: "Aldrig sett maken till något liknande

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-11-05, 06:30

Blir över 100 000 kronor billigare – kan du leva med korta räckvidden då?



Mitsubishi i-MiEV gick en match mot Nissan Leaf 2012.
Testlaget var inte så imponerade ens när bilen var ny.

Bilköparna i Norge kommer snart kunna slå till på en elbil för bara 129.000 norska kronor. Det är 60.000 kronor mindre än Volkswagen e-Up.

Anledningen är att en norsk återförsäljare av Mitsubishi nu kapar priset rejält på den tio år gamla elbilen i-MiEV, skriver TV2. Direktöversatt innebär det ett nybilspris på bara 136.000 svenska kronor.

Vid lanseringen gick Mitsubishi i-MiEV loss på 239.000 norska kronor och efter den senaste prissänkningen kostar bilen över 100.000 kronor mindre.

Det är inte helt lätt att räkna om det norska priset till svenska kronor, men om vi lägger på tull och moms och sedan räknar bort elbilsbonusen skulle priset hamna på mellan 140.000 och 150.000 kronor.

Vi ska komma ihåg att utvecklingen i elbilsvärlden går snabbt, och lilla i-MiEV rosades knappast i auto motor & sports tester ens när den var ny. Framför allt var räckvidden förbluffande kort redan då.

Men för den som är ute efter en så billig elbil som möjligt kan i-MiEV kanske vara ett alternativ, åtminstone i Norge där modellen alltså fortfarande säljs. I Sverige finns den inte med på Mitsubishis hemsida.

I Norge säljs modellen med argument som mycket elbil för pengarna, låga driftkostnader, fem års garanti och kort leveranstid. Längre räckvidd än tio mil ska köparna inte räkna med och även teknik- och säkerhetsmässigt är nivån betydligt högre i modernare elbilar.

Mitsubishi i-MiEV lanserades 2009 och bygger på en liten "kei car" från Japan. Den har bak-hjulsdrift och såldes även som Peugeot iOn och Citroën C-Zero.



Bilens ålder märks inte minst på inredningen, räckvidden och teknikniv̊an. Men även på säkerheten.

"Jag har följt med i bilbranschen i tio år men har aldrig sett maken till något liknande. En så här stor prissänkning är helt unik. Vi pratar alltså 110.000 norska kronor lägre än när bilen kom", säger TV2:s bilexpert Benny Christiansen.

Tuffaste konkurrenterna för Mitsubishi i-MiEV är Volkswagens elbilstrio e-Up, Seat Mii Electric och Skoda Citigo-e. De börjar säljas i en uppdaterad version nu med omkring 25 mils räckvidd och en prislapp på 170.000 norska kronor. Även de svenska priserna för uppdaterade e-Up och Mii Electric är nu klara.



Lista: Här är elbilarna där du kommer längst per krona



Volkswagen e-Up får lägre pris, större batteri och förlängd räckvidd

Feber

7. BMW berättar mer om X3 som laddhybrid

Av Bobby Green 2019-11-04 kl 15:40

Börjar tillverkas nästa månad



Nu presenterar BMW lite siffror kring X3 som laddhybrid. Under skalet finns en turbomatad fyra på 2,0 liter som är sammankopplad med en elmotor. Tillsammans genererar dessa 292 hästar och 420 newtonmeter. Till paketet sitter en åttastegad automatlåda som i sin tur ser till att driva alla fyra hjulen. 0-100 km/h ska gå på 6,1 sekunder och det roliga är slut först vid 210 km/h. Det som är mest intressant bland alla siffror är förstås hur långt bilen kommer på bara el, och det är 5,5 mil. Batteripacket är på 12 kWh och det sitter under baksätet.

Versionen som kallas för X3 xDrive30e går att få med dragkrok och på den får man hänga upp till två ton. Nästa månad drar tillverkningen igång och försäljningen inleds i början av nästa år, i samband med det lär vi få reda på vad man får betala för den.

THE ALL-NEW BMW X3 xDrive30e.

The all-new BMW X3 Plug-in hybrid combines the features of a Sports Activity Vehicle with intelligent BMW eDrive technologies. The BMW X3 Plug-in hybrid is a fully-fledged and every day usable four-cylinder Sports Activity Vehicle with Plug-in hybrid drive.





Plug-in hybrid system	Performance
BMW electric motor	Acceleration (0 -100 km/h): 6.1 sec*
BMW two-litre in-line four-cylinder petrol engine	Top speed: 210 km/h*
High-voltage lithium-ion battery	Top speed electric (HYBRID): 110 km/h*
System output: 215 kW/292 hp	Top speed electric (ELECTRIC): 135 km/h*
Electric motor: 80 kW/109 hp	Electric range: 46 – 41 km (WLTP), 55 – 51 km (NEDC)*
Battery: 12.0 kWh (brutto), 10.8 kWh (netto)*	

Consumption and emissions
Consumption (kWh/100 km): 26.5 – 29.9 (WLTP), 16.4 – 17.2 (NEDC)*
Consumption (ltr/100 km): 2.2 – 2.8 (WLTP), 2.1 – 2.4 (NEDC)*
CO_2 emissions (g/km): 49 – 64 (WLTP), 49 – 54 (NEDC)*



[Nu går det att förhandsboka BMW:s eldrivna iX3
Swisha 15.000 kronor]



[Nu är M-versionerna av BMW X3 och X4 här
Har upp till 510 hästar]



[BMW rullar ut nya 330e
Tar sig sex mil på bara el]

Feber

8. BMW rullar ut M2 CS

Av Bobby Green

2019-11-05 kl 10:20

Firar av nuvarande 2-serien



Den som tycker att M2 Competition är för slö kan äntligen glädjas åt att det nu har presenterats en ännu hårigare version - M2 CS. Eller Club Sport som det står för. Med den här firar BMW av nuvarande 2-serien och man gör det med buller och bång. Redan mycket trevliga M2 har förfinats ytterligare och det här lilla krutpaketet bjuder på lägre vikt, mer effekt och förmodligen ännu mera bus än tidigare.

Under huven hittar vi en dubbelturbomatad rak sexa på 3,0 liter som ger 450 hästar och 550 newtonmeter i vrid. Det är alltså 40 extra hästar om man jämför med Competition och samma effekt som senaste M3 bjöd på när den lanserades. Till maskinen kopplas en sjustegad dubbelkopplingslåda, eller, en sexpetad manuell! En sån här bil ska helt klart ha manuell låda i mitt tycke. Kraften skickas till bakhjulen och har man automatlådan tar det 3,9 sekunder till 100, annars 4,1.

CS får adaptiv M-fjädring, sportigare avgassystem, mängder av kolfiber på taket, diffusorn och runt om hela bilen som ser till att sänka vikten - med hur mycket får vi dock inte reda på just nu. Insidan går i läder och stolarna är klädda med Alcantara precis som ratten.

Endast 2000 exemplar kommer att tillverkas men vad varje kommer att kosta är oklart för tillfället.

jalopnik.com +



9. Se förvandlingen av Trabant-fabriken till elbilsdröm

Maths Nilsson 2019-11-04

30 år sedan muren föll - Angela Merkel på Trabantfabriken som blev VW:s spjutspets



ZWICKAU. Då: Bilfabriken i Zwickau tillverkade blårykande tvåtakts-Trabanter med karosser av pressat papper i Östtyskland. Men så föll Berlinmuren i november 1989. Nu: Fem dagar före 30-årsjubileet av murens fall, återinviger förbundskansler Angela Merkel Trabant-fabriken som nu tillverkar toppmoderna elbilen Volkswagen ID.3 som ska frälsa Volkswagen.

– Jag var en av de som stod i kö, men inte fick någon Trabant, säger Merkel.

Volkswagen hade bjudit in 100-tals prominenta gäster och journalister från hela världen för att inviga det som de hoppas ska bli starten på en ny era för för företaget. Förhoppningen är att den nya elbilen ska bli lika framgångsrik som Bubblan och Golf. Här pratar vi 58 miljoner sålda bilar.

Självaste förbundskansler Angela Merkel kom till Zwickau för att inviga den ombyggda fabriken och Volkswagens framtidshopp elbilen ID.3. Det har gått nästan exakt 30 år sedan Berlinmuren föll – då byggde fabriken skämtbilen Trabant. Precis som då måste bilproduktionen ändras totalt i Zwickau.

– Bilismen som vi känner den i dag släpper ut alldeles för mycket CO_2, säger Angela Merkel, som tidigare fått kritik för att fjäska för tysk bilindustri.

Vi befinner oss på klassisk bilmark strax utanför den gamla östtyska orten Zwickau. Det var här bilmärket Audi startades 1909 av August Horch och det var här Auto Union bildades när de fyra företagen DKW, Horch, Wanderer och Audi slogs ihop på 1930-talet.

Efter kriget blev det Zwickaus uppgift att sätta gamla DDR på rull. Det skedde genom den minimalistiska skapelsen Trabant. Den rullande papperslådan med en liten tvåtaktsmotor. Trots att bilen var ett skämt i väst, hade näst intill obefintliga fartresurser och var byggd av pressat papper fick en vanlig familj vänta tio år på sin Trabant. 10 000 bilarbetare såg till att 700 Trabanter tillverkades planenligt varje arbetsdag.



Men den nionde november 1989 förändrades allt för fabriken och resten av DDR för alltid – på en enda dag. Berlinmuren föll efter massiva demonstrationer och några år av perestrojka och glasnost.

En som snabbt förstod potentialen med Trabant-fabriken och den klassiska bilkulturen i Zwickau var Volkswagens dåvarande högste chef Carl Hahn. Han köpte snabbt upp fabriken och började förvandlingen från Trabant-verkstad till Volkswagen-fabrik. Bara några månader efter uppköpet rullade den första Polon av bandet. Under några månader producerades öst- och väst-bilar sida vid sida – Trabant och Polo.

***

Nästan exakt 30 år senare tar Volkwagens nuvarande koncernchef Herbert Diess plats på scenen i den gamla Trabant-fabriken och börjar invigningstala inför att den första elbilen av modell ID.3 ska rulla av produktionsbandet. På 30 år har det hänt lika mycket med fabriken som med gamla Östtyskland sedan muren föll.

– I maj 1990, lämnade den första Polon monteringslinjen. Bilar har nu byggts i Zwickau i 105 år. En lång historia – präglat av en ständig vilja att omfamna förändring, säger Herbert. Diess.

– Så var fallet redan 1989. Och det är fallet idag. För närvarande talas det mycket om den tyska bilindustrins bortgång. Men huruvida det faktiskt händer är upp till oss. Det är upp till oss att utnyttja de möjligheter som förändring erbjuder, inledde Volkswagens vd Herbert Diess.

Han erkände också djärvt att Volkswagen med 100 miljoner bilar som rullar runt i världen står för en procent av världens CO2-utsläpp – och att utsläppen ska vara borta till 2050.

– Frågan är inte längre om elbilar vill slå igenom. Frågan är hur fort de kommer att göra det och i vilken region. Utan elbilar kan vi inte vinna kampen mot klimatförändringarna.

Sedan rullade den allra först producerade Volkswagen ID.3 bilen in i hallen. Och förbundskansler Angela Merkel fick ta över mikrofonen. Till skillnad från svenska politiker talade hon inte om något förbud mot fossila bränslen – däremot om att förbättra villkoren för elbilar.

– Vi politiker måste sätta ett nytt ramverk så att elektrisk mobilitet blir möjlig. Till 2030 ska vi ha 7-10 miljoner elbilar och 100 000 publika laddplatser i Tyskland, lovade hon.

Och om Angela Merkel inte fick någon Trabant när hon bodde i Östtyskland kan vi lova att hon kommer att kunna få en ID.3 i god tid till sin pension 2021. För än är det bara 36 000 personer i kön – två månaders Trabantkö.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Alfa Romeo kapar i produktionsplanen

Robin Törnros, 4 november 2019

FCA-koncernen har beslutat att minska investeringarna i Alfa Romeo och renodla dess modellutbud. Något som betyder att planerade modeller som GTV och 8C slopas.



Besparingsåtgärderna drabbar visserligen Alfa Romeo hårdast men även koncernsyskonet Maserati påverkas. För bara ett år sedan presenterade Alfa Romeo stora planer för de kommande åren där ikoniska bilar som GTV och 8C skulle få efterträdare, men även en ny version av lilla Giulietta och en helt ny suvmodell kallad E-UV fanns med i planerna.

Nu ser det inte längre lika ljust ut då i stort sett samtliga av dessa planer verkar ha slopats, så även de förlängda versionerna av både Giulia och Stelvio. I stället satsar Alfa Romeo på att renodla utbudet vilket betyder att de satsar på det som säljer, det vill säga högbyggda suvar. Under 2021 kommer både Giulia och Stelvio att uppdateras, samma år ska även den nya mindre suven som vi tidigare sett i form av konceptbilen Tonale att lanseras. Dessutom finns en ny modell med på årets planering, B-UV förväntas bli en mindre crossover som troligen blir helt eldriven och troligen presenteras under 2022.

Då FCA-ledningen har gått hårt åt Alfa Romeo har åtgärderna hos Maserati varit lite mer försiktiga. Redan under nästa år kommer Levante, Ghibli och Quattroporte att uppdateras samt få sällskap av en helt ny sportbil som ska vara eldriven.

Troligen är det produktionsversionen av den gamla konceptbilen Alfieri som till slut tas i produktion. 2021 kommer cabrioletversionen, samt en suv som kommer att placera sig under Levante i modellflottan, i nuläget går den under namnet D-UV. Samma år kommer också en ny version av GranTurismo, en bil som förväntades ersättas av Alfieri men uppenbarligen har Maserati tänkt om. Samtliga kommer även att erbjudas som helt eldrivna versioner. Den helt nya generationen Levante har skjutits framåt och är planerad till 2023.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. Renault förlänger räckvidden med vätgas

Erik Wedberg 4 november 2019

Renaults två lätta transportbilar Kangoo och Master har sedan tidigare funnits med elmotorer, och rejält begränsad räckvidd. Nu stoppar Renault in bränsleceller och vätgastankar för att förlänga räckvidden.



Antalet vätgasdrivna bilmodeller är rejält begränsat. På svenska marknaden finns endast Hyundai Nexo och Toyota Mirai. Nu ser det dock ut som att utbudet kommer att dubblas. Med två transportbilar. Det är Renault som tar sina två eldrivna transportbilar Kangoo Z.E. och Master Z.E. och förser dem med vätgastankar och bränsleceller.

Tekniken har utvecklats av Renault i samarbete med Michelin-ägda företaget Symbio och innebär att bilarna blir något som närmast kan beskrivas som elbränslecellshybrider. Den ursprungliga elmotorn och batteripaketet finns kvar, bränslecellen och vätgastanken kommer som en räckviddsförlängare. Bränslecellen ger 13 extra hästkrafter och stora Master Z.E, som i ursprungligt utförande har en räckvidd på 12 mil, får i vätgasutförandet en total räckvidd på 35 mil (preliminär WLTP-siffra). Räckvidden för Kangoo Z.E. i vätgasutförande ökar från 23 till 37 WLTP-mil.

Vätgastankarna monteras på undersidan av bilarna och ska enligt Renault inte inkräkta på lastutrymmena, men ökar vikten med 200, respektive 110 kg för Master och Kangoo. Master Z.E. Vätgas kan fås som skåpbil i två versioner och chassihytt i två versioner. De olika versionerna har lastvolym från 10,8 till 20 kubikmeter. Kangoo Z.E. Vätgas finns endast i ett utförande med en lastvolym på 3,9 kubikmeter.

Det finns än så länge inga svenska priser, i Frankrike kommer Kangoo Z.E. Vätgas att kosta 48 300 euro med avräknad klimatbonus, exklusive moms. I det priset ingår köp av batteriet.

ALLT OM BILAR

12. Levande grisar används som krockdockor i Kina

Av Petter Jennervall, publicerad 1 nov 2019 15:12

En skandal har briserat i Kina där levande grisar ska ha använts i krocktester för att se hur barns kroppar skulle bete sig i en olycka. Peta och andra djurrättsorganisationer rasar nu över tillvägagångssättet.



Några av grisarna dör direkt...



... men andra lever i flera timmar efteråt.

Vi skriver ofta om människor som lämnar sina hundar i varma bilar och därmed utsätter djuren för lidande. Men det här djurplågeriet är på en helt annan nivå.

Enligt djurrättsorganisationen Peta och flera nyhetssajter runtom i världen har forskare i Kina använt levande grisar i krocktester.

15 unga grisar svältes först under ett antal timmar och spändes sedan fast i bilbarnstolar. Därefter användes de i krocktesterna – där sju av dem dog direkt och resten levde i sex timmar. När än döden inträffade så drabbades alla av brutna ben, sår och inre blödningar.

Resultaten av dessa tester publicerades sedan i International Journal of Crashworthiness & Hindawi. (Här är rapporten.)

Och det är efter det som djurrättsorganisationer och djurvänner världen över starkt protesterat.

– Jag förstår inte varför de behöver göra så här. Hade det varit i vårt land hade det behövt granskas av en etisk nämnd, säger Chris Magee på brittiska Understanding Animal Research group, till The Independent.



LÄS ÄVEN: Människolik används vid krocktester (TEKNIKENS VÄRLD)

Unggrisarna ska motsvara sexåriga barn

Enligt forskarna gjordes testerna på unga grisar för att kunna härma beteendet hos barn i sexårsåldern, och därmed skapa förutsättningar för att utveckla säkrare sätesbälten för just barn.

Men Peta har kommenterat detta med att det finns moderna metoder för krocktester där inga djur används. I stället jobbar forskarna då med extremt sofistikerade krockdockor, 3D-simuleringar, avancerade datamodeller eller människolik. (Det senare bara i vissa delar av världen.)

– Trots att det alltså finns moderna metoder fortsatte de att experimentera med fastspända, rädda djur och krockade dem in i väggar tills deras kroppar var blodiga och mosade, säger Zachary Toliver på Peta till Daily Mail.

Han fortsätter:

– Grisar sitter inte naturligt upp i bilar, deras anatomi är så annorlunda jämfört med människor, så datan från dessa tester går inte att överföra på människor. Det här insåg biltillverkare för länge sedan, att de här experimenten är värdelösa och inte säger något om hur en människa upplever en bilkrasch.

Inte bara grisar utan även hundar har använts i krocktester, enligt Peta som nu Kinas institut för trafikmedicin att sluta med tester där levande djur används.

Tidigare har levande djur använts i krocktester även på andra håll. På 1990-talet slutade exempelvis General Motors att använda djur i sina tester efter starkt kampanjen från just Peta och andra djurvänner.

Enligt The Independent antyder de kinesiska forskarna att de kommer utföra liknande tester i framtiden.

Fotnot. Hindawi är en av världens största publicister när det gäller offentliga forskningsrapporter som granskats av andra ämnesexperter innan publicering. (Peer-reviewed)

LÄS MER: Ministern lovar krav på kvinnlig krockdocka

Petter Jennervall

NyTeknik

13. Nu börjar Volvo sälja sina ellastbilar

Simon Campanello 2019-11-06 10:14

De första två eldrivna modellerna ska användas för godstransport och sophämtning i stadsmiljö. Serieproduktionen väntas dra igång i början av 2020.



I februari levererade Volvogruppen sina första eldrivna lastbilar till pilotkunder i Göteborg. Nu växlar fordonsjätten upp och öppnar orderböckerna. Serietillverkningen är tänkt att dra igång i liten skala under mars 2020.

De första modellerna i programmet är tvåaxliga Volvo FL Electric med totalvikt på upp till 16,7 ton och en räckvidd på upp till 300 kilometer. Samt det treaxliga storasyskonet Volvo FE Electric med totaltvikt på upp till 27 ton och en räckvidd på upp till 200 kilometer.

Läs mer: **Här är Sveriges första snabbladdare för lastbilar**

Båda modellerna är tänkta för exempelvis godstransport eller sophämtning i stadsmiljö.

– Global urbanisering kräver urban logistik och lastbilstransporter med noll utsläpp och minskat buller, och det brådskar. Med Volvo FL Electric och Volvo FE Electric kan vi möta dels de stränga miljökraven såväl som de höga affärsmässiga kraven från våra kunder, säger Jonas Odermalm som är chef för avdelningen Product Line Electromobility, i ett uttalande.

Förutom att säljas i Sverige kommer lastbilarna initialt att lanseras i Norge, Tyskland, Schweiz, Frankrike och Nederländerna.

SIMON CAMPANELLO

NyTeknik

14. Beslut: 157 eldrivna Volvobussar i drift nästa år

TT 2019-11-05 12:15

Volvo Bussar och transportföretaget Transdev har tecknat ett avtal om närmare 160 elbussar. Affären presenterades på en pressträff på tisdagen, rapporterar Göteborgs-Posten.



Transdev vann i somras upphandlingen om att köra Västtrafiks bussar i Göteborg, Mölndal och Partille — ett tioårsavtal värt omkring åtta miljarder kronor. I samband med det meddelade bolaget också att cirka 160 nya elbussar ska sättas in på Västtrafiks linjer.

Nu är det klart att 157 eldrivna Volvobussar ska sättas i drift nästa år. Enligt Volvo är affären den hittills största i Europa av i sitt slag.

– Det här är fantastisk möjlighet att få använda vår hemstad som showcase för att visa vad vi har gjort inom elektromobilitet, säger Volvo Bussars vd Håkan Agnevall till GP.

NyTeknik

15. Efter Daimlers besked – så ser Volvo och Scania på gasmotorn

Johan Kristensson 2019-10-30 14:44

Lastbilstillverkaren Daimler menar att gasmotorn bara en övergångsteknik och fimpar utvecklingen. Men vare sig Volvo eller Scania håller med.



FH-lastbil driven av gas från Volvo.



13-liters gasmotor från Scania.

Lastbilstillverkare har lagt stora summor på att utveckla gasmotorer som ett sätt att möta hårdare utsläppskrav. En lastbil driven av fossil naturgas släpper ut omkring 80 procent av koldioxiden som ett motsvarande dieseldrivet fordon gör. Dessutom kan utsläppen av partiklar och kväveoxider minskas rejält.

Gasen har dessutom blivit ett alternativ även för långväga tunga transporter sedan teknik för att kyla ned och lagra den i flytande form har utvecklats.

Lastbilstillverkaren Daimler meddelade dock i förra veckan att den lägger ned utvecklingen av gasmotorer, till förmån för batteri- och bränslecellsfordon.

Läs mer: Förbränningsmotorn – passé eller lösning i väntan på något bättre?

Företaget har bland annat tagit fram motorn M 936 G för komprimerad gas. Den används i en rad buss- och lastbilsmodeller med tillägget NGT, som står för Natural Gas Technology.

”Naturgasmotorer är fossilbaserade”

Men några fler gasmotorer ser det alltså inte ut att bli: ”Naturgasmotorer är fossilbaserade och därför en övergångsteknik på vägen mot CO2-neutrala transporter”, motiverade Daimler Trucks chef Martin Daum beslutet.

Vare sig Volvo eller Scania har dock några liknande planer, bekräftar respektive lastbilstillverkare för Ny Teknik. Båda företagen har relativt nyligen lanserat stora gasmotorer anpassade för fjärrtrafik med flytande gas (LNG) som bränsle. Daimler har endast LNG-motorer för märket Freightliner, som används på den amerikanska marknaden.

Gasmotorer viktig del i omställningen

På frågan om de tänker sluta utveckla gasmotorer svarar de svenska lastbilstillverkarna så här:

”Nej, vi utvecklar fortsatt dessa motorer”, skriver Anna Abenius, assisterade presschef på Volvo, och betonar att det rör sig om LNG-teknik.

Karin Hallstan, presschef på Scania, påpekar att gasmotor kan köras på förnybar biogas och konstaterar att ”vi ser dem som en viktig del av en bredare portfölj i omställningen till hållbara transporter”.

GRANTURISMO

16. Mazda RX-8

Gran Turismo Magazine nr.9 2017

Mazda må vara ett folkbilsmärke, men det är också en tillverkare som har byggt några av bilvärldens mest originella skapelser. RX-8 saknar helt motstycke i bilvärlden.



Japanska sportbilar är fortfarande heta på marknaden, och om jag skulle avtvingas ett enda köptips i den riktningen skulle jag reflexmässigt svara Mazda RX-8.

Mazdas sista (?) bil med wankelmotor är visserligen tillverkad i närmare 200 000 exemplar och kvalar därmed knappast in bland de ovanligare bilmodellerna – 16 fanns till salu på Blocket i skrivande stund. Men konceptuellt är Mazda RX-8 närmast unik, och formmässigt ett prydligt exempel på vad det nya millenniet kunde bjuda på.

Det är idag jämna 60 år sedan Felix Wankels innovativa rotationsmotor rullande ut på vägarna i form av en liten udda och öppen NSU, och tio år senare skulle japanska Mazda ansluta med sin fantastiska sportvagn Cosmo med samma skönsjungande lilla snurra (läs mer om den i GT nr 3/17).

Stora driftsäkerhetsproblem med wankelmotorn ledde till att NSU försvann, medan japanerna oförtrutet jobbade vidare med patentet för att göra det driftsäkert. Mazdas RX-generationer avlöste varandra och medan tekniken förbättrades kunde man aldrig komma runt det faktum att wankelns ventillösa grundkonstruktion (som en tvåtaktsmotor) skapar stora problem med emissioner och överdriven bränsletörst.

Trots att den sista generationen av RX-8 bara har 1,3 liters kammarvolym och arbetar utan överladdning ligger bränsleförbrukningen i paritet med en stor sexa. Och faktum är att även om driftsäkerheten förbättrades radikalt genom åren, behöver även de senaste motorerna en re-novering av tätningar och slitytor efter 15 000 mil, lite beroende på hur ägarna har hanterat den för wankeln så känsliga oljefrågan. Täta oljebyten och en spetsning av bensinen med tvåtaktolja hjälper till att hålla motorerna täta längre.



Om man ser på ett ägande genom samlandets grumliga glasögon faller dock tillförlitlighetsfrågan i bakgrunden, och fram träder istället bilden av en sant originell bil.

Upplevelsen av den högvarviga (uppåt 9 000 r/min!) lilla wankelmotorn är förstås central, både i sång och gång, och dess kompakta mått (den är inte mycket större än växellådan) gör RX-8 till en nästan unikt välbalanserad och underhållande körupplevelse. Tyngdpunkten är förmodligen lägre än i någon annan standardbil, och med en körklar vikt på bara drygt 1,3 ton, varav nästan allt tungt är instoppat mellan hjulaxlarna, blir balansen förstklassig.

Hjulställen är lätta och följsamma, och den elassisterade styrningen filtrerar inte bort närvaron i styrningen för mycket. Det är bara när man lastar bilen full med fyra vuxna den tappar en del av sin spänst och körglädje. Då märks det att motorn är vridmomentsvag i bottenregistret, och chassiavstämningen rätt mjuk.

Men då har man å andra sidan glädje av en annan av RX-8:ans ovanliga sportvagnskapaciteter – att den är fyrsitsig på riktigt. Är man inte alltför lång (över 180 cm) får man faktiskt plats i baksätet, och dessutom är insteget – tack vare “halvdörren” med självmordsupphängning i bakkant – ganska bekvämt.

Mången fyrdörrars konceptbil utan mittstolpe har visats på världens bilsalonger, men den Mazda RX-EVOLVE som presenterades 2001 nådde unikt nog hela vägen ut till produktion. Den ansvarige formgivaren var Ikuo Maeda, intressant nog son till Matasaburo Maeda som ritade den fina original-RX-7 i mitten av 1970-talet. Konceptets alla huvuddrag var väl bevarade när RX-8 gick i produktion i februari 2003 för den inhemska marknaden.

Den dåvarande svenske generalagenten Olle Olsson AB i Uppsala beställde modigt 140 exemplar till introduktionsåret 2004, och lyckades trots en väl tilltagen prislapp på nära 400.000 kronor sälja rubbet. Det var en maxutrustad version med den starkare av de två motoralternativen – på 231 istället för 192 hästar – som såldes i Sverige. Det enda tillvalet var GPS-navigation.



Det är också 04:or som dominerar utbudet här hemma på Blocket, bilar som idag oftast har rullat väl över 10 000 mil och närmar sig en motorrenovering. Nyare bilar är ofta importerade, vilket inte behöver vara något problem om dokumentation finns. En rad olika specialversioner byggdes för olika marknader, främst Japan och USA, med namn som Shinka, Evolve, PZ, Revelation och Nemesis, med det är egentligen bara en av dem som betingar ett rejält merpris, och det är Spirit R. Den byggdes i 1 000 exemplar under modellens sista tillverkningsår 2011–12 med trimmad motor (rödmarkering vid 10 000 varv!), aluminium i dörrar och huv, stora bromsar, uppgraderat chassi och en lyxig och racig interiör.

Innan dess hade ett ansiktslyft hunnits med 2009, i samband med att modellen försvann från de flesta exportmarknader på grund av att den inte klarade avgaskraven. Köp ett lågmilat exemplar idag och ställ undan. Om tio år framstår dess orginalitet i ett ännu skarpare ljus.



Text av Gunnar Dackevall

Klassiker

17. Allards ankunge

Publicerad 2019-11-04 7:10, **text Mårten Carlsson**

Sydney Allard var en mångsidig motorman, men den bil han hade mest förhoppning över floppade.



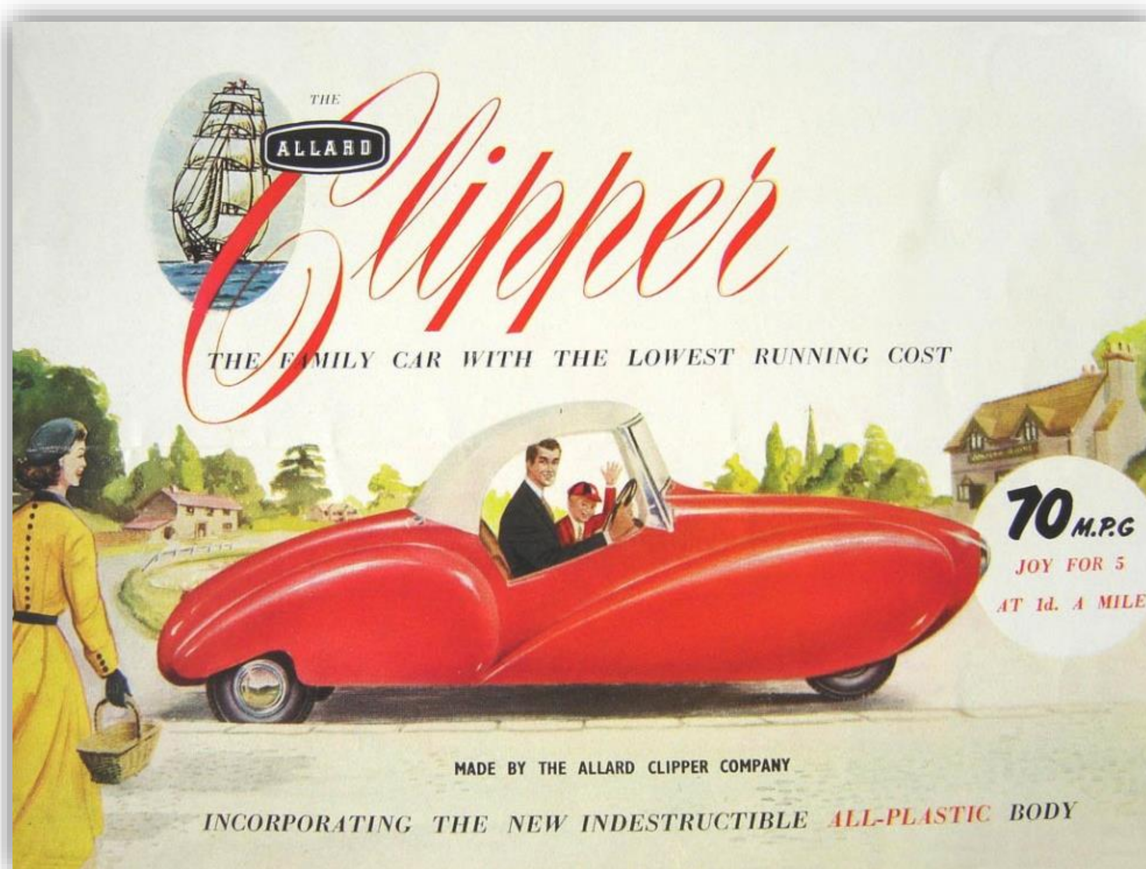
Sydney Allard föddes 1910 i en familj som hade ett framgångsrikt återförsäljarnät för Ford. 1929 började han tävla, först med modifierade bilar, lite senare med egentillverkade Allard Specials.

Han tävlade i nästan alla grenar som fanns, trial, banracing, flygande kilometer, landsvägslopp med mera, relativt framgångsrikt för den delen också. 1937 började han bygga ihop bilar att sälja, och efter kriget tog det ännu mera fart. Både tävlingsbilar och standardbilar gjordes, men i ganska blygsam skala. Någonting behövdes för att öka produktiviteten, en bil som kunde massproduceras.

Lösningen kom nästan av sig självt, minibilar blev snabbt mycket populära i Storbritannien, och tillsammans med firman Powerdrive konstruerade man 1953 en egen minibil som kom att kallas Clipper. Allard gjorde chassit, Powerdrive stod för det andra.

Vad som gjorde Clipper speciell var att man valde glasfiberarmerad plast till karossen, ingen hade gjort det i England innan. En firma som gjorde plastdetaljer till flygindustrin var villiga att göra karosserna. En 8-hästars 350cc motor från Villiers sattes i chassit och drev vänster bakhjul. Nu var man så långt komna att ett försäljningställe sattes upp i London och så skulle beställningarna strömma in och produktionen komma igång på allvar.

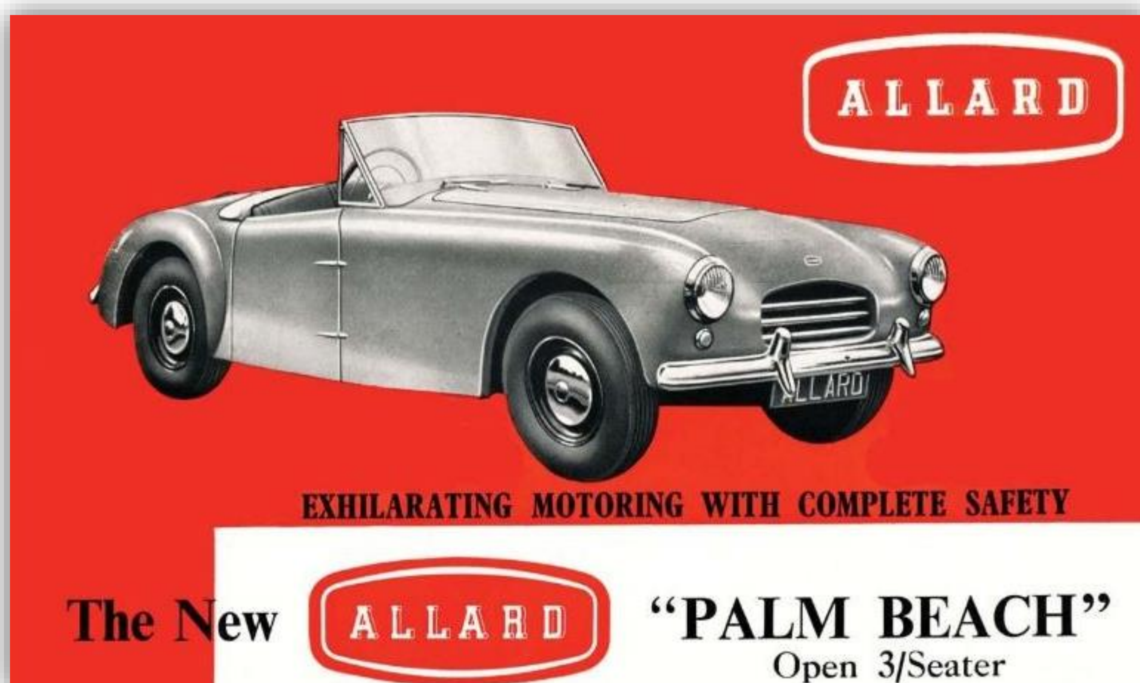
Nu blev det inte riktigt så, kunderna tyckte dels att den såg lite väl underlig ut. Den skulle rymma tre i bredd men hade bara en dörr, på vänsteridan. Skydd för väder och vind var undermåligt, passform och övrig kvalité likaså. Den var även instabil på de pyttesmå hjulen och motorn hade stora kylproblem.



Allards ankunge

För det andra kom det knappt ut några bilar från Allards lilla fabrik. Firman som gjorde karosserna levererade dom en och en i en liten skåpbil... Dessutom kom dom efter ett tag på att dom lagt ett på tok för billigt bud. Hela kalkylen med att sälja Clipper för 268 pund föll totalt. Och få visade sig ens vara intresserade att betala det för den konstiga lilla bilen.

Det skall ha gjorts 20 stycken Clipper, troligen kom inte alla att färdigmonteras helt. Allard fortsatte några år till med bilmodellen Palm Beach fram till 1959. Sen hittade Sydney ännu en motorsport att tävla i, han introducerade dragracing i Europa i början av sextiotalet.



Palm Beach var en mer modern sportbil än föregångarna, 80 exemplar byggdes.



Allards K,L och M-serie bilar är desto mer kända

Mårten Carlsson

Klassiker

18. Grattis Nissan Skyline!

Publicerad 11 november 2**009**, **text Carl Legelius**

Idag firar Mårten namnsdag. Skyline är inte det minsta likt Mårten men har namnsdag ändå.



Skyline - stadssiluett - en artificiell kontur där en storstads byggnation avtecknar sig som en skugga mot kvällshimlen. Nissan kallade en bilmodell för Skyline så tidigt som 1957. En familjebil i sedan- eller kombiutförande, men snart även i coupéversion.

Ford i USA tillverkade 1957-59 en plåtcabriolet med viss framgång som fick det snarlika namnet Skyliner.

Det var som ultrasnabb coupé som Nissan Skyline blev mest känd. Från 1969 och fram till 1973 blev Skyline GTR framgångsrik på japanska racerbanor. Sedan inföll en period av lugn och skapligt harmoniska karossdrag.



Skyline från 1972 försågs med några förvirrande valkar på karossidorna som krävde stora arbetsinsatser vid plåtpressarna. Med facit går väl resultatet att ifrågasätta.



Till 1979 hade karossdragen slätats ut och kvar blev en anonym bil svår att skilja från mängden av andra japanska skapelser. Identitetskris är ordet och ett problem som hänger kvar än i dag för biltillverkare som egentligen borde hunnet etablera sina egna specifika särdrag.



1983 såg Nissan Skyline ut på detta vis. Lite rakare och möjligen en smula sportigare.



Med Skyline GTR 1989 - R32 kallad - blev allt plötsligt rätt. En bil med intressanta veck och pressningar som lockar ögat på en upptäcktsfärd. Dessutom var detta en bil med fantastiska prestanda tack vare en turbomotor på 320 hk och fyrhjulsdrift.



De lyckade designelementen från R32 sparades och mjukades upp en aning på efterträdaren R33 presenterad 1995. Konstant fyrhjulsdrift och den första Skyline av högprestandatyp som såldes utanför Japan. Storbritannien blev en avgörande marknad, mycket på grund av att bilen endast tillverkades högerstyrd.



1998 års R34 innebar mindre uppdateringar rent teknisk men mer utseendemässigt. Fanns som fyrdörrars och fortfarande lätt att trimma för ytterligare effekt.



Skyline Type P 55th Limited (V36) 2012

SPORT
BLADET

19. Timmy Hansen världsmästare i rallycross

10 november 2019 kl 15:10

Av TT

För fjärde året i rad har vi en svensk världsmästare i rallycross. Timmy Hansen tog hem titeln – efter jättedrama. – Jag är i chock, säger han i TV10.



Timmy Hansen

För fjärde året i rad hamnade VM-titeln i rallycross i Sverige. Efter dramatik lyckades Timmy Hansen hålla undan i säsongsavslutningen i Kapstaden, Sydafrika, och tog sin första titel i karriären, före norrmannen Andreas Bakkerud.

Det blev en rysare där båda förarna slutade på 211 poäng men där Hansen blev mästare tack vare fler segrar under säsongen.

Inför finalen skiljde det bara två poäng mellan rivalerna.

Både Hansen och Bakkerud vann sina semifinaler och med två poäng till godo i totalställningen räckte det för 27-årige Hansen att vara före Bakkerud i mål för att bli världsmästare.

Så blev det inte.

”Är i chock”

Timmy Hansen startade längst fram, men blev genast passerad av Bakkerud och körde sedan av banan i inledningen av loppet. Det blev en fjärdeplats till slut för svensken, men då Bakkerud "bara" blev tvåa bakom finske Niclas Grönholm kunde Timmy Hansen fira titeln.

– Jag trodde aldrig på det. Jag är i chock, jag var så fokuserad, jag har gjort mitt livs prestation den här veckan. Jag är världsmästare, säger Hansen i TV10, enligt SVT.

– Jag var långt efter men kämpade mig tillbaka, vilket race, jag vet inte hur jag ska känna. Jag har drömt om detta sedan jag var liten, jag är lycklig, fortsätter han.

Timmy Hansens yngre bror Kevin, 21, slutade trea i totalen.



Bröderna slåss om VM-titeln

SLUT